



COMUNE DI SANT'AGOSTINO
Provincia di Ferrara

Prot. n° 9026
INVIO TRAMITE PEC

Sant'Agostino, li 05/05/2016

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Servizio Valutazione Impatto e Promozione
Sostenibilità Ambientale
Viale della Fiera n.8
40127 Bologna
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo n.44
00147 Roma
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

E p.c. Società Autostrada Regionale Cispadana
spa
Via dell'Arcoveggio n. 49/5
40129 Bologna
arc-spa@legalmail.it

E p.c. Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per il Coordinamento
Amministrativo
Palazzo Chigi
Piazza Colonna n.370
00187 Roma
segreteria.dica@mailbox.governo.it

Oggetto: procedura di VIA progetto definitivo Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13 – Trasmissione delle osservazioni alla proposta del MATTM assunte dalla deliberazione del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016 ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Con riferimento al progetto definitivo dell'Autostrada Cispadana, presentato alla SV nell'ambito della procedura di VIA, il Comune di Sant'Agostino ha, in diverse occasioni, manifestato la propria posizione circa l'allontanamento del tracciato dell'infrastruttura dall'abitato di San Carlo, posizionandolo il più lontano possibile dai centri abitati.

Ritenendo che il pronunciamento del MATTM sulla VIA vada nella direzione di accogliere i principi che questa amministrazione ha sempre considerato fondamentali (ridurre gli impatti sull'abitato in termini di emissioni in atmosfera, rumore e salute pubblica) e che il Consiglio dei Ministri ha accolto questa posizione con la deliberazione del 10 febbraio 2016,

il Consiglio Comunale, in data 29 aprile 2016, ha approvato la delibera allegata con larga maggioranza. Gli unici due consiglieri astenutisi lo hanno fatto dichiarando la loro contrarietà all'opera stessa. La delibera consigliare è stata pubblicamente supportata anche dalla Consulta Civica di San Carlo in continuità con la volontà della comunità locale espressa, tramite raccolta firme e incontri pubblici, durante tutto l'iter progettuale degli anni scorsi.

Restando in attesa di un vostro riscontro, si porgono distinti saluti.



L SINDACO
Fabrizio Toselli



COMUNE DI SANT'AGOSTINO

Provincia di Ferrara

Delibera n. 29
in data 29/04/2016

V E R B A L E D I D E L I B E R A Z I O N E D E L C O N S I G L I O C O M U N A L E

OGGETTO: ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAL GRUPPO CONSILIARE "VALORE E RISPETTO": "AUTOSTRADA CISPADANA - DELIBERA DEL 10 FEBBRAIO 2016 DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI: OPPOSIZIONE AL TRACCIATO DB E INVITO, NELLE SEDEI E TRAMITE I REFERENTI COMPETENTI, A VALUTAZIONE DI TRACCIATO ALTERNATIVO GEOGRAFICAMENTE PIÙ LONTANO DAL CENTRO URBANO E ABITATO DI SAN CARLO"

L'anno DUEMILASEDICI, questo giorno di VENTINOVE del mese di APRILE alle ore 21:00 in Sant'Agostino, nella apposita sala delle adunanze, in seguito a determinazione del Sindaco e ad avvisi scritti notificati a ciascun Consigliere nelle forme prescritte, si è oggi riunito il Consiglio Comunale in seduta ordinaria - pubblica. Risultano presenti:

TOSELLI FABRIZIO	P	MARGUTTI MARCO	P
MARVELLI FILIPPO	P	VERGNANI ILARIA	P
SCIMITARRA OLGA	P	AGAROSSO STEFANIA	A
MASTRANDREA MARIA	P	SANDRI OLINDO	P
TASSINARI SIMONE	P	VACCARI CINZIA	P
BONAZZI SILVIA	P	BARUFFALDI LORENZO	P
BONALDO GIOVANNI	P		

Assume la presidenza Toselli Fabrizio quale Sindaco.

Assiste in funzione di Segretario il Dott. Bartolini Rossella , quale Segretario Reggente.

Il presidente, dato atto che il numero dei presenti è legale per la validità della seduta ai sensi dell'art. 38 del D.Lgs. 18/8/2000 n. 267 dichiara aperta la seduta.

Designa scrutatori, per la verifica delle votazioni, i sigg. consiglieri: 1) SANDRI OLINDO 2) MARGUTTI MARCO 3) BONALDO GIOVANNI .

Si da atto che il Consigliere Agarossi si è allontanata dalla sala consiliare. **Presenti n. 12 Consiglieri**

Il Sindaco cede la parola al Consigliere Sandri Olindo il quale da lettura dell'Ordine del Giorno pervenuto al prot. n. 7281 del 19.4.2016, di seguito riportato:

PREMESSO

che il Gruppo Consiliare Valore e Rispetto ha proposto il presente ordine del giorno poiché lo ritiene di interesse dell'intera Comunità e Amministrazione pubblica di Sant'Agostino

CONSIDERATO

- che la Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016 ha deliberato di fare proprie le prescrizioni come specificate nella riunione del 23 dicembre 2015, ovvero di ritenere preferibile il passaggio dell'autostrada Regionale Cispadana a nord del centro abitato di San Carlo nella Variante DB (cfr, Allegato A e B);
- che tale tracciato risulta ancora troppo impattante e vicino al centro abitato di San Carlo;
- che la presente Amministrazione si è sempre battuta per cercare di allontanare il tracciato dall'autostrada dal centro abitato di San Carlo (cfr. DUP 2016, pag. 32 "Obiettivi non legati alla ricostruzione post sisma 2012: "individuazione del tracciato con passaggio equidistante fra San Carlo e Mirabello. Qualora l'opera non venisse realizzata è auspicato il completamento dell'attuale asse viario");
- che la Regione Emilia Romagna si è sempre detta pronta a confrontarsi con il territorio interessato prima di definire il tracciato della Cispadana;
- che il dialogo che si intende promuovere con la Regione e la Conferenza dei Servizi ha l'obiettivo di rendere la Regione e la Conferenza dei Servizi stessa promotrice di una soluzione più compatibile con l'esigenza di ridurre gli impatti sull'abitato e sui cittadini del centro abitato di San Carlo in termini di emissioni in atmosfera, rumore e salute pubblica.

CONSEGUENTEMENTE

-viste le forti preoccupazioni dei cittadini di San Carlo e dell'Amministrazione di Sant'Agostino;
-visto lo spazio a disposizione in quella zona, tra il Comune di Sant'Agostino e Mirabello;
-al fine di ricercare insieme alla Regione e alla Conferenza dei Servizi una soluzione che allontani ulteriormente il tracciato dal centro abitato di San Carlo, in considerazione anche dello spazio geografico che esiste a disposizione tra i due centri abitati di Sant'Agostino e Mirabello.

SI PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE DI SANT'AGOSTINO DI DELIBERARE DI:

-dichiararsi non favorevoli e contrari al tracciato DB, in quanto non sufficientemente migliorativo e discostato dall'abitato di San Carlo.
-inviare a nome dell'Amministrazione Comunale di Sant'Agostino formale richiesta e sollecitazione alla Regione e Giunta Regionale dell'Emilia Romagna e loro membri, al fine di valutare e considerare nelle sedi più opportune e deputate, compresa la futura Conferenza dei Servizi, per mezzo e con chi di competenza, l'ipotesi di un tracciato alternativo più lontano dal centro abitato di San Carlo.
-inviare a nome dell'Amministrazione Comunale di Sant'Agostino formale richiesta e sollecitazione alla Regione e Giunta Regionale dell'Emilia Romagna e loro membri, di verifica con i referenti competenti e nelle sedi deputate, che il progetto approvato e le prescrizioni della Presidenza dei Ministri risultino aggiornate e coerenti con le prescrizioni normative e gli standard qualitativi ambientali e costruttivi richiesti a una infrastruttura viaria che si intende costruire in area dichiarata, documentata e certificata di liquefazione delle sabbie.

I Consiglieri Comunali del Gruppo Consiliare Valore e Rispetto

Stefania Agarossi

Olindo Sandri

Dopo di che il Sindaco ed i Consiglieri comunali iniziano a discutere in merito alla proposta di delibera e pronunciano interventi che vengono di seguito riportati in maniera integrale.

SINDACO – Noi annunciamo semplicemente che presenteremo due emendamenti all'o.d.g..
Passo la parola al Vice Sindaco.

TASSINARI SIMONE – Adesso abbiamo proiettato l'immagine poi, quando descriviamo la questione, ne parliamo nello specifico. Abbiamo accolto la proposta del gruppo consiliare Valore e Rispetto e su quella abbiamo voluto

integrare delle valutazioni che dal momento in cui si sono – passatemi il termine – mosse le acque, abbiamo iniziato a fare nostri insieme agli uffici. Che cosa succede? Vi farò la cronistoria degli ultimi tempi: dal 2013 in poi, cioè da quando si è un po' interrotto il dibattito pubblico sulla Cispadana perché era intervenuta una serie di impedimenti, in realtà è successo che i ministeri, in particolare quello dell'ambiente e quello della cultura, abbiano presentato delle osservazioni piuttosto vincolanti a quello che era il progetto definitivo approvato. Per intenderci, il progetto definitivo approvato dalla Regione era quello che voi vedete in rosso, che passa molto vicino a nord del centro abitato di S.Carlo. Questo era nel 2013 il progetto definitivo che veniva messo a base della realizzazione di questa autostrada. La VIA – Valutazione di Impatto Ambientale – che è di competenza ministeriale e quindi passa negli uffici di Roma, doveva esprimersi proprio su quel progetto. Da questa via sono uscite due posizioni molto distanti, che erano quelle da una parte del Ministero dell'Ambiente e dall'altra quella del Ministero Beni Culturali. Per alcuni anni, perché parliamo ormai di anni, queste due posizioni sono rimaste distanti, finché a febbraio di quest'anno il Consiglio dei Ministri, nella volontà di procedere e quindi di scavalcare le opposizioni all'apparenza inconciliabili dei due ministeri, ha deliberato specificatamente sul passaggio di S.Carlo. Quindi succede che il Consiglio dei Ministri riunito si è espresso su quella che era la soluzione migliore per il passaggio della futura autostrada Cispadana nel territorio di S.Agostino. E l'espressione del Consiglio dei Ministri è stata quella di dire che il passaggio migliore non era quello rosso e quindi quello che era uscito invece dalla valutazione di impatto ambientale fatta dalla Regione e dal proponente, cioè dalla Società Autostrade, ma era quello azzurro, che per intenderci è il passaggio su Via Luneda.

Che cosa succede? Che a questo punto, da questa delibera, c'è un periodo in cui gli enti locali, ma tutti i cittadini, possono presentare delle osservazioni. Per intenderci, queste osservazioni scadranno il 16 o il 17 maggio. Quindi questa sera il Consiglio Comunale si trova ad esprimersi sulla proposta uscita dal Consiglio dei Ministri di febbraio.

Il gruppo consiliare Ricostruire il Futuro propone due emendamenti, che in realtà compongono complessivamente una proposta da sottoporre al Consiglio Comunale che vi andrei a leggere. (legge il primo emendamento)

Permettetemi una nota: la scelta che abbiamo fatto nelle scorse legislature è sempre stata quella di cercare di raggiungere un obiettivo che fosse reale e che fosse il massimo dal punto di vista dell'efficienza della nostra azione, che abbiamo sempre valutato e lo ribadiamo con coerenza stasera, non fosse dire di no all'autostrada Cispadana, perché quello, al di là delle sensibilità di ognuno, sapevamo essere purtroppo un obiettivo che non sarebbe stato per questo Consiglio Comunale raggiungibile, ma abbiamo sempre fatto la battaglia per raggiungere l'obiettivo che effettivamente un Consiglio Comunale poteva raggiungere. Nel nostro caso è sempre stato con molta chiarezza e coerenza di fare in modo che quest'opera, altamente impattante, fosse il più lontano possibile dai centri abitati. E in subordine, qualora quest'opera non fosse stata realizzata, diventasse quella di completare quello che è l'esistente.

(Conclude la lettura dell'emendamento sostitutivo)

Quindi questo è l'emendamento sostitutivo che il gruppo propone a questa assemblea e, nello stesso tempo, propone un emendamento aggiuntivo rispetto al testo, che si compone dell'intero allegato di cui prima facevo riferimento nell'emendamento precedente e che, per intenderci, magari non lo leggo ma lo posso anche mostrare, come ho detto in premessa riprende una parte delle valutazioni che ha fatto il Consiglio dei Ministri e che hanno fatto i vari Ministeri, che aggiunge le valutazioni che erano emerse dallo studio di impatto ambientale che avevamo come Comune di S.Agostino commissionato alla Golder Associates, che è una società specializzata negli studi di impatto ambientale, e che dimostrava che spostando il tracciato rispetto ai centri abitati, tutti quegli impatti che sono stati determinanti per il Consiglio dei Ministri per decidere di spostarla di poco rispetto a quella che era uscita dal progetto definitivo e cioè l'impatto ambientale inteso come inquinamento sulla ricaduta dei territori vicini, l'impatto sonoro, altro importante aspetto da valutare, quindi Golder dimostrava che spostandola a nord e quindi allontanandola dal centro di S.Carlo tutte queste componenti ritenute fondamentali andavano a migliorare; quindi la nostra proposta è quella di dire: visto che a nord di S.Carlo c'è spazio in cui inserire questa autostrada, oltre quella che è la soluzione DB, troviamoci insieme al Comune adiacente che diventerà il Comune fuso, per definire una posizione che metta nelle condizioni il paese di S.Carlo di avere un impatto inferiore dal punto di vista ambientale, ma nello stesso tempo rimanga e salvaguardi il centro abitato di Mirabello.

Nella valutazione, che noi proponiamo come emendamento aggiuntivo, abbiamo indicato tutta una serie di valutazioni, anche tecniche, e che vanno in questa direzione; alleghiamo, tanto per essere chiari, la valutazione ad esempio in questo caso di questa tabella tratta dallo studio di fattibilità fatto da ARC, dove viene dimostrato che la soluzione Dd, che era quella lontana dal centro di S.Carlo, andava a migliorare tutta quella che è la qualità dell'aria e quindi i fattori che andavano a incidere sull'impatto ambientale, ma nello stesso tempo, come ho detto prima, l'impatto sui ricettori sonori e quindi questa bella tabella dimostra e confronta le due soluzioni, da una parte quella proposta dal Consiglio dei Ministri e quindi la Db, e subito sotto c'è quella proposta che allontanava il passaggio e quindi dimostra che i ricettori sonori diminuiscono e diminuisce l'impatto spostandola appunto verso nord. Ancora in maniera più chiara, ad esempio, sono tutti documenti pubblici ovviamente, voi vedete questa tabella che è quella degli sforamenti acustici, dove la soluzione Dd, che è quella, per intenderci e per dargli un nome, quella Cripton, che passa di fianco alla Cripton, segnala 47 sforamenti, mentre la Db, che è quella uscita dal Consiglio dei Ministri ne mostra 84, quasi il doppio degli sforamenti sonori diurni. Che cosa vuol dire? Che l'impatto sonoro nella soluzione attualmente in discussione è molto superiore rispetto a quella che in prospettiva può diventare.

Tutte queste valutazioni vengono utilizzate, sono valutazioni che non fa il Comune di S.Agostino ma che fa il proponente e quindi Società Autostrada, ci servono per dire: attenzione, qui c'è la possibilità di sedersi a un tavolo con tutte le persone coinvolte, con gli enti coinvolti e di decidere, senza fare nessun salto mortale, di trovare una soluzione

migliore. Con questo emendamento e con la proposta che fa anche il gruppo Valore e Rispetto, noi andiamo in quella direzione lì, cioè noi non vogliamo creare un problema a qualcun altro, noi vogliamo dire che c'è la possibilità di non creare problemi a qualcun altro e di migliorare le nostre condizioni e quindi crediamo che questa soluzione sia una soluzione che non può non essere considerata dagli organi regionali e dagli organi nazionali.

VACCARI CINZIA – Buonasera a tutti. Io vorrei esprimere la posizione di Massa Comune nei confronti di questo punto all'ordine del giorno. Massa Comune non può, per onestà intellettuale e coerenza, dire che spostando l'autostrada un po' più a nord l'autostrada Cispadana divenga un'opera giusta e che possa essere accettabile. Continuiamo a ritenere che quest'opera sia inutile e dannosa per la salute pubblica. L'unica utilità che le riconosciamo è il riciclaggio di rifiuti, tossici e non, tutti sappiamo ormai quanti ne vengono seppelliti sotto il manto autostradale, e di soldi, più o meno sporchi anche quelli. Inoltre ci sentiamo un po' in imbarazzo noi di Massa Comune, perché votare per una richiesta scritta da un Consigliere, direi quasi per proprio uso e consumo, ci puzza un po' troppo di conflitto di interessi. Questo Consigliere è chiaro che non vuole l'autostrada sulla sua tenuta e pensa, per sua stessa ammissione, questo ve lo dico perché quando ci siamo trovati l'ultima volta in commissione ambiente è avvenuto, che il tracciato Da, che era il primo tracciato che avrebbe portato l'autostrada in pratica nelle case dei cittadini di S.Carlo, delle due, se proprio vogliamo essere sinceri, sia meglio di quello che passa su Via Luneda.

Ora, politicamente non si può fare questa richiesta di tornare appunto sul tracciato Da, per cui si chiede di spostare un pochino più lontano dalla propria casa questa autostrada. Poi il Consiglio Comunale si accoda e il gruppo di maggioranza fa questa richiesta, ma noi siamo assolutamente contrari, soprattutto anche perché ci sembra una presa in giro per il cittadino, innanzitutto perché mi sono portata con me il progetto che praticamente è similissimo al progetto Db e Dc, che è praticamente un progetto che passa in quella zona, ed è un progetto del 2007. Me lo sono portato dietro perché se qualcuno vuole lo può vedere, e quindi ci fa notare che quello che il nostro sindaco Toselli, ora dimissionario, e anche il nostro vice sindaco dicono di aver portato a casa con grandi risultati è un progetto che esiste già dal 2007 sulla carta, mentre onestamente il progetto Dd è un progetto che non esiste, perché è semplicemente una linea che se ne parla dal 2008, io mi sono portata dietro anche le delibere del 2008, quando l'allora sindaco Balboni disse che accettava l'autostrada sul territorio santagostinese, però poi avrebbero fatto la richiesta di spostarla in un punto equidistante tra Mirabello e S.Carlo. A casa mia quando uno si mette a novanta è a novanta, e dopo si possono chiedere tutte le richieste che si vuole, però dal 2008 al 2016, direi che questa ne è l'evidenza, siamo ancora al punto d'inizio, in cui stiamo ancora chiedendo che l'autostrada venga messa in punto equidistante tra S.Carlo e Mirabello. Questo non è ancora avvenuto e siamo ormai alla conferenza dei servizi. Credo che sia un pochino tardi. Allora, noi come ho già detto, come lista civica siamo contrari all'autostrada dovunque essa passi, perché mi sembra che nessuno la voglia a casa propria, però questo è un nostro punto di vista, sicuramente per i cittadini di S.Carlo, spostarla un pochino più a nord potrebbe essere meglio. Però non vorremmo che a forza di dire no da una parte e no dall'altra si tornasse al punto d'inizio, ovvero tracciato Da, che alla fine era quello anche più breve, quello che andava benissimo ad ARC, che andava benissimo anche al Ministero dei beni culturali eccetera. Quindi con questa fantomatica richiesta di un tracciato equidistante tra Mirabello e S.Carlo, che non si è mai ottenuto perché in realtà non c'è mai stata la volontà di ottenerlo, perché quando è stata accettata l'autostrada è stata accettata con questo tragitto, ed è stata accettata all'unanimità. Ecco la cosa che mi scandalizza, cioè che nel 2008 ci fu il capogruppo della maggioranza, l'allora Danilo Manfredini, che fece proprio quello che dice ora l'attuale vice sindaco, cioè non possiamo dire no ecc.ecc., allora accettiamola, e aveva detto anche che mettere l'autostrada nel centro di un paese era come mettere una centrale nucleare in mezzo ad un paese. Quindi mediamo un po' se poi spostandola di 400 metri la cosa potrebbe migliorare di molto.

Gente, secondo me quando si fa opposizione bisogna fare opposizione, se si ritiene che qualcosa sia dannoso, quindi noi non ci stiamo a fare qualcosa di ridicolo perché secondo noi, in questo caso, è una richiesta ridicola, conterebbe poco spostarla più a nord l'autostrada. Però in questo caso secondo noi non è solo un contare poco, secondo noi è una proposta che non ha delle basi, quindi andare a votare una proposta senza delle basi ci sembra prendere in giro il cittadino e noi il cittadino non vogliamo prenderlo in giro, noi dobbiamo prendere in considerazione quello che c'è allo stato attuale: abbiamo due progetti che esistono, quello Da e quello Dc. Questo sicuramente è, e il Dd è sempre quello dal 2008 e non è mai stato portato a livello progettuale. Quindi noi pensiamo non di votare contro sicuramente, perché per i cittadini uno spostamento potrebbe anche essere migliorativo ma ci asterremo perché non crediamo nella possibilità fattiva di questo spostamento. E in più non crediamo nell'utilità assoluta di questa autostrada, anzi pensiamo che sia solamente nociva per la salute e le tasche dei cittadini; per la salute per i motivi che vi ho già detto, e per le tasche perché i cittadini non useranno più una superstrada a scorrimento veloce, che potrebbe sicuramente essere utile, anche per andare al mare eccetera, e per andare all'ospedale, ma dovranno pagare un pedaggio, quindi stiamo impoverendo a tutti i costi il cittadino, che per andare a dei lidi ferraresi, già tristi come sono, dovrà anche pagare; per andare all'ospedale dovrà pagare. Crediamo che sia assolutamente assurdo tutto questo. Grazie.

BARUFFALDI LORENZO – Bene, dopo questo piatto io ci metto un po' di pepe e di sale. Abbiamo visto negli anni, che ne sono passati tanti, anche mosse all'interno dell'amministrazione Balboni, dove un assessore non è uscito, come correttamente ha fatto stasera il Consigliere, ma ha partecipato e votato una lottizzazione artigianale-industriale prospiciente il tracciato Da, quindi con tutti i propri interessi ecc., ma non approfondiamo. Stasera una cosa interessante è emersa: che tutte queste liste civiche, maggioranza e minoranza, nascondono i partiti, perché l'autostrada la vogliono solo i partiti, questa è la prova, non potete dire di no. Abbiamo veramente una spartizione politica della vita dei

cittadini; a voi non interessa la salute, l'ambiente e altro; perché all'epoca era una cosa molto semplice, se foste stati sin da subito amministratori potevate appoggiarci quando noi eravamo delle persone, dei cittadini, chiamiamola vita, e ci siamo battuti; e quello che abbiamo ottenuto si vede, perché anche nella nota della delibera della Presidente del Consiglio dei Ministri c'è una cosa che mi fa piacere, dove dice che l'Oratorio Ghisiglieri, distrutto dal sisma del 2012, guarda caso nella delibera 40 dove, per amicizie politiche, avete voluto stralciare, vero sindaco Toselli, le mie dichiarazioni – non le andiamo a leggere perché è un documento storico, voglio lasciare curiosità ai cittadini – dove addirittura il responsabile del settore urbanistica – non facciamo nomi – ha dichiarato reati, un reato, dopo lei potrà dire quello che vuole, però il Consiglio dei Ministri, autorità suprema, gli ho mandato questa delibera, sono venuti a verificare e hanno scritto. Se hanno scritto non penso che siano stupidi, io non penso di essere superiore a loro. Quindi qua c'è solamente, siete, maggioranza e minoranza, solamente: la voglio ma a casa tua. Questo siete, amministratori. E poi, per rincarare la dose, io sono mesi che attendo di discutere delle sorti di denaro pubblico con interrogazioni, interpellanze; addirittura c'è anche una lettera della Prefettura, ma la Prefettura penso che ormai sia in liquidazione, perché nessuno l'ascolta. Quindi col commissario prefettizio dirò: che titolo ha per governare S.Agostino, perché neanche l'attuale sindaco si inchina alla Prefettura. Qua niente, qui c'è la lettera della Prefettura che sollecita ma non c'è neanche nel prossimo ordine del giorno del Consiglio Comunale. Grazie, democratico Toselli, non vedo l'ora che vada a Cento perché voglio risparmiare il prima possibile.

Qua Valore e Rispetto, lettera datata 18 aprile, e va in Consiglio adesso. I partiti lavorano ancora, sono una potenza. Bene, finalmente Cento prenderà il nostro sindaco, che gioia, sono veramente contento, prendetevelo pure. Grazie.

SINDACO – Io ritorno sul tema, che è la Cispadana. Noi abbiamo fatto da sempre una battaglia nei confronti del tracciato che era tra S.Carlo e S.Agostino, quindi il famoso Da, dicendo che siamo stati l'unico Comune che nella prima conferenza dei servizi, quando furono chiamati tutti i comuni interessati al tracciato della Cispadana, è andato in conferenza dei servizi a dire alla Regione che o cambiava il tracciato o altrimenti avremmo votato contro in quella conferenza dei servizi; conferenza dei servizi che alla fine, proprio perché noi abbiamo messo dei paletti perché non ci andava bene, e dico noi come sindaco ma l'intero Consiglio Comunale degli anni 2009-2010, quando abbiamo discusso appunto di questa conferenza di servizi, siamo stati l'unico Comune che è andato in Regione a dire no; a dire no perché non andava bene tra S.Carlo e S.Agostino; non andava bene perché avremmo perso la circonvallazione che abbiamo invece oggi con la Cispadana di oggi, dicendo quello che abbiamo detto coerentemente in tutti questi anni. Volevamo spostare a nord, tra S.Carlo e Mirabello, questo tracciato. Cosa succede? Succede che questa posizione del Comune è stata sostanzialmente recepita parzialmente, ovvero la Regione presenta il progetto definitivo, comunque preliminare definitivo che è quello rosso, noi su questo rosso ovviamente continuiamo a fare, abbiamo fatto questo studio di fattibilità della Golder, dove abbiamo spiegato perché anche quello rosso per noi era impattante, quindi chiedevamo ovviamente il tracciato verde come l'ottimale, il tracciato azzurro che era sempre meglio di quello rosso; oggi siamo in una situazione in cui anche il Consiglio dei Ministri dice: quello rosso, che era proposto dalla Regione, quindi il Da no, che era il primo proposto dalla Regione, il rosso che era il secondo proposto dalla Regione no; andiamo incontro alla richiesta dell'amministrazione e andiamo su quello azzurro. Siamo contenti al 100% di quello azzurro? No. Nel senso che siamo più contenti rispetto a quando abbiamo cominciato perché il primo tracciato tra S.Carlo e S.Agostino era, secondo noi, inaccettabile, inaccoglibile perché era vicino, oltre che a S.Carlo anche all'abitato di S.Agostino; in più avrebbe riportato nel centro abitato i camion, quindi per noi era inaccettabile, siamo arrivati a questa soluzione. Oggi dobbiamo fare l'altro scatto, cioè quello di ragionare e quindi ridire alla Regione che siamo in un punto che non è quello iniziale Da ma siamo in un nuovo punto, che ancora non ci soddisfa del tutto, però siamo in quella situazione in cui anche con Mirabello si è aperta comunque una pagina diversa, perché il problema qual è? Il problema della Regione, comunque del Ministero, è quello anche del coinvolgimento di un altro Comune all'interno di questo iter. Cosa è cambiato anche in quest'idea di fusione con Mirabello? Proprio questo: essendoci una fusione alle porte ed essendoci un nuovo Comune, non è più una contrapposizione tra il Comune di S.Agostino e il Comune di Mirabello ma si può ragionare serenamente per trovare quella soluzione, magari anche mediana tra quello blu e quello verde, perché non è che noi pensiamo che quello verde debba essere accolto perché ci può essere un'altra proposta, un altro tracciato anche di accordo con il Comune di Mirabello. Oggi ci sono, secondo me e secondo noi, queste condizioni; noi vogliamo percorrere questa strada perché siamo convinti che con la strada e con il metodo che abbiamo adottato dal 2009 abbiamo comunque portato a casa un piccolo risultato, o grande, non lo so, però un risultato l'abbiamo portato a casa. Se non ci fosse stata comunque l'amministrazione che in conferenza dei servizi diceva no, oggi avremmo il Da assolutamente tutta la vita, nel senso che sarebbe passato, nessun altro sindaco ha alzato la mano in quella conferenza di servizi, nessuno ha detto nulla, tutti erano contenti e felici. Noi abbiamo voluto portare avanti una battaglia per la quale credevamo. Quindi non siamo considerati da ARC grandi amici, come Comune, questo ve lo assicuro, anzi c'è stato un periodo in cui secondo me se avessero potuto avrebbero messo fuori proprio S.Agostino anche dalla Regione Emilia Romagna. Però abbiamo creduto e crediamo in quello che facciamo e quindi crediamo che vada messo un altro punto con questo ordine del giorno, per ottenere quel risultato per il quale noi stiamo lavorando. Dopo di che nei prossimi giorni per la verità anche con Mirabello è chiaro che è nato un rapporto ancora più diretto, guardiamo, stiamo ragionando e vediamo anche di trovare una sintesi anche con il Comune di Mirabello, in modo tale che il giorno in cui verremo chiamati dalla Regione, dal Ministero, da chiunque, noi possiamo presentarci con una proposta fattibile e credibile. Quindi credo che questa sia la strada migliore rispetto al risultato che volevamo conseguire. Avremmo potuto fare le barricate, io continuo a pensare che fare le barricate non avrebbe portato a nulla. Questa è una scelta, rispetto

anche la scelta del gruppo che dice che magari si poteva fare di più, ne abbiamo parlato per anni, credo che l'atteggiamento invece che è stato tenuto in questi anni ci ha portato comunque ad arrivare lì, dobbiamo fare l'ultimo scatto. Bisogna che, ed è importante che il Consiglio Comunale dia un ulteriore segnale alla Regione perché quando, poi se mi chiedete se l'autostrada verrà realizzata, secondo me no, secondo me stiamo parlando di tante cose ma secondo me non ci sarà mai, però è una mia opinione personale, però noi dobbiamo comunque continuare a creare le condizioni perché se dovesse essere realizzata sia realizzata nel modo migliore possibile. Questo o.d.g. credo sia importante approvarlo perché comunque dà un segnale alla Regione che ancora non siamo soddisfatti, ancora non siamo contenti, vogliamo appunto che si allontani ancora di più rispetto all'abitato di S.Carlo, però con una condizione di rapporto nuovo anche con Mirabello.

BARUFFALDI LORENZO – Caso Sindaco, non so se stasera sono io tonto, stanco ecc. ma non riesco a capire. Noi, noi, noi, ma se abbandona la bicicletta che scatto vuol fare? Adesso, una tematica di questo genere, si dovrebbe vedere veramente un sindaco con le palle, invece qui scappa, qui da tutta la patata in mano ai mirabellesi, cioè i mirabellesi oltre a essere presi, che ci pagheranno i debiti, vedranno delle cose, si trovano l'autostrada in casa. Complimenti, io mi meraviglio che la gente stia zitta, non dica niente. Ma scherziamo? Ma si rende conto di quello che dice? Io spero che qualcuno mi dica che stasera sono drogato, perché se capisco bene l'italiano, noi, noi, ma qui la bicicletta è appoggiata al muro. Dove scattiamo? Qui c'era da muoversi all'epoca, non pensare ai propri interessi oppure sì, l'autostrada la voglio ma non a casa mia. Ma scherziamo? Ma che razza di amministratori siete? Non vi vergognate? Lo stipendio lo paghiamo noi a voi. Tutelateci. Questa è la serietà che dimostrate anche adesso? Un sindaco che abbandona la nave? L'ho chiamata capitano Schettino ma confermo. Adesso andiamo anche incontro alla stagione balneare, quest'altra volta vengo con il secchiello e la paletta, non metto il cerchietto con i fantasmi. Ma scherziamo? Quand'è che diventa maturo? Grazie.

VACCARI CINZIA – Un intervento brevissimo, semplicemente per specificare una cosa diversa di cui non ho parlato prima, ma prima ancora voglio concludere semplicemente per rispondere al Sindaco, per dar modo di non sembrare deficiente io. Semplicemente per il fatto che quando ho parlato che il progetto, adesso non so se era esattamente il Db o il Dc, comunque era una via di mezzo diciamo, comunque era esattamente in quella zona lì, un progetto chiamiamolo Via Luneda e il progetto Da erano due progetti che esistevano già dal 2007 entrambi. Quindi io non voglio i due rossi, con questo io non voglio togliere niente a Lei, Sindaco, quando ha detto che ha fatto valere la posizione, durante la conferenza di servizi, sul progetto preliminare. Sicuramente l'ha fatta valere, più che il sindaco Balboni, anche perché dopo mi vengono dei dubbi, ed è per questo che volevo finire rispetto a quello che avevo detto prima. Io mi domando: quando è stata accettata l'autostrada sul nostro territorio, avevamo già nel 2007, le delibere della Giunta Balboni sono del 2008, avevamo già i due progetti, il progetto Db e il progetto Da. Peccato che sia stato fatto valere il progetto Da. Allora mi domando in quel momento a che cosa stava pensando la Giunta Balboni. Adesso non voglio fare dei brutti pensieri. Ecco, questo nel senso che se li avevamo già tutti e due ed è stato dato il privilegio a Da, mi avete già capito, vuol dire che il Da era quello che doveva passare.

Volevo finire un altro discorso invece in considerazione al fatto che non è stato fatto nessun adeguamento al progetto in seguito al sisma del 2012. Se ne parlava anche con il Sindaco Poltronieri di Mirabello e ci rimango che anche nei vostri emendamenti non si facesse accenno, non l'ho letto tutto perché ce l'avete appena consegnato però non mi sembra che si faccia accenno al fatto che questi adeguamenti sismici non esistono. Ci sono? Perché questa credo che sia una cosa allucinante che la Regione, ARC e tutti siano andati avanti con un progetto senza aver fatto gli adeguamenti sismici. Si continua a pensare a costruire un'autostrada praticamente pensando che in questa zona non possa venire un sisma di magnitudo superiore a 5.ecc.ecc., ecco questa mi sembra una cosa davvero allucinante.

BARUFFALDI LORENZO – Chiedo al signor Segretario: siccome il Consiglio Comunale ha deliberato il punto equidistante tra S.Carlo e Mirabello, c'è già stata una delibera. Con questa votazione di emendamenti non va in contrasto con quello già approvato dal Consiglio?

SEGRETARIO – Do una risposta di buon senso perché non conosco gli atti precedenti. Il vostro Consiglio Comunale ha già approvato un ordine del giorno 4 o 5 anni fa. Naturalmente questo ordine del giorno, essendo successivo, contiene delle nuove valutazioni, riguarda lo stesso argomento quindi sostituisce il precedente, le considerazioni precedenti.

Visto che questo lo manderete sicuramente agli organi competenti, Ministero, Regione e quant'altro, siccome riguarda la stessa materia e gli stessi argomenti su cui vi siete già espressi in precedenza, praticamente abroga, perché è successivo nel tempo, quello precedente.

Naturalmente poi l'analisi va fatta in maniera puntuale perché magari nel precedente ci possono essere degli argomenti che qui non vengono trattati, quindi solo nel momento in cui questo nuovo ordine del giorno tratta lo stesso argomento, abroga quello precedente, altrimenti il precedente rimane in vigore. Penso che, visto il tempo che è passato, questo ordine del giorno esamini tutti gli aspetti già del precedente. Però se Lei magari ha qualche rilievo oppure ha qualche riserva su qualche aspetto particolare magari è meglio che lo esprima. In linea di massima quando l'atto successivo esamina la stessa materia abroga l'atto precedente.

MASTRANDREA MARIA – Secondo me deve prevalere un attimo il buon senso. Poi sicuramente, come dice Baruffaldi, a Mirabello cosa diamo? Gli diamo l'autostrada, gli diamo i nostri debiti, gli diamo tutto. Io penso che prima di decidere questa sera fra noi se dobbiamo far passare o meno questo emendamento, se dobbiamo dire che sì, siamo d'accordo, vada fatta una premessa: prima di presentare qualsiasi tipo di altro tracciato bisogna che ci sediamo, un po' come aveva detto un po' fugacemente Simone, dobbiamo sederci con Mirabello e capire esattamente sin dove arriverà Mirabello; perché giustamente l'autostrada per andare al Brennero la prendiamo tutti, però nessuna la vuole a casa sua. Non funziona così, perché sicuramente si può trovare un tracciato forse un poco più decentrato. Ricordiamoci comunque che il piccolo possidente che si vedrà passare sopra l'autostrada non avrà voce, perché lui è piccolo. Allora che cosa facciamo? Facciamo un gioco al massacro? No, io penso che sia più di buon senso dire che questa cosa si farà dopo che avremo parlato con molta chiarezza anche con l'altro Comune, che poi saremo un unico grande Comune, quindi dovremo fare l'interesse di tutti noi. Quindi, prima di scagliarci l'uno con l'altro, credo che debba un po' prevalere questa linea di buon senso, nient'altro.

SINDACO – Per rispondere al Consigliere Vaccari, nell'emendamento comunque è stato inserito il tema anche della liquefazione, quindi di tenere in considerazione anche questo tema nella rivisitazione del progetto, quindi a livello di infrastrutture quindi da un punto di vista tecnico anche un tema che comunque è subentrato in una fase successiva, dopo di che la normativa antisismica quella deve essere tenuta in considerazione; sicuramente è una normativa che è cambiata rispetto alla fase progettuale. Se vogliamo mettere la liquefazione delle sabbie si può anche aggiungere due righe legate all'aspetto anche del terremoto, non credo che ci sia nessun tipo di problema. Per quanto riguarda Mirabello in effetti abbiamo inserito proprio nell'o.d.g. che questi ragionamenti devono passare da un'apertura di un tavolo insieme a Mirabello e insieme alla Regione appunto per affrontare insieme questo percorso; perché non è che andiamo a imporre ovviamente niente a nessuno ma una concertazione tra i due Comuni deve ed è prevista ed è auspicata proprio anche nell'o.d.g.. Semplicemente dicevo, vista la prospettiva, è chiaro che cambia. Cioè fino a 4-5 anni fa non c'era la prospettiva di diventare un unico Comune e quindi le posizioni erano diverse inevitabilmente; oggi c'è una prospettiva che nel 2017, se tutto va come deve andare, ci sarà il sindaco di un unico Comune quindi auspichiamo, auspico che appunto in questo tavolo oggi ci sia la possibilità di trovare quel famoso accordo mediano che porti ad avere il risultato che in tutti questi anni abbiamo cercato di portare a casa.

TASSINARI SIMONE – Il riferimento alla liquefazione c'è. Parlo da amministratore: io penso che nel momento in cui tu fai quel riferimento alla liquefazione, qui stiamo parlando di un progetto che non è fatto dal geometra che sta di fianco a casa mia, ma è fatto da degli studi che io immagino debbano certificare che hanno tenuto in considerazione tutte quelle che sono.. cioè faccio un po' fatica, da amministratore comunale che fa un altro mestiere, dire: ricordatevi anche che lì c'è la liquefazione. Cioè l'ho scritto che c'è la liquefazione, dopo di che se devo entrare nel merito di dire che può venire un terremoto.. non lo so.

SINDACO – Passo la parola al Consigliere Vaccari per spiegare un po' meglio la sua richiesta.

VACCARI CINZIA – Il mio discorso era proprio quello, Vice Sindaco, era proprio legato al fatto che credo che oggi giorno, visto tutto quello che continuamente accade, anche proprio riferito a tutto il discorso che ho fatto anche prima, del seppellimento di rifiuti eccetera, credo che l'attenzione di un amministratore non sia mai sufficiente. Ecco perché non dicevo semplicemente di inserire alcune parole per, diciamo così, mettersi a posto la coscienza. Ovvio che non è l'amministratore che deve andare a guardare il progetto perché anch'io non ci capirei niente, nessuno di noi, però credo che i tecnici, anche comunali, regionali, ci siano proprio per quello. Allora voglio dire: se non abbiamo fiducia dei tecnici allora licenziamoli e prendiamone degli altri, avete degli ingegneri! Saranno geometri, però avete dei tecnici, io dico: questi tecnici dovrebbero fare quello che feci io nel 2010 che, per quel pochino che ci potevo capire, mi son letta tutto il progetto, e ho trovato delle falle; ho trovato delle falle insieme a dei – e sapete benissimo a chi mi sto riferendo – al dr. Montanari che abbiamo trovato delle falle dal punto di vista, nel nostro caso, degli inquinanti, della mancanza di tante avvedutezze, di tanti controlli che non erano presenti nel progetto. Ora, questo noi l'abbiamo fatto dal punto di vista dell'inquinamento all'epoca; credo che voi possiate benissimo far studiare tutto il progetto, anche se è un malloppo di migliaia e migliaia di pagine – ai vostri tecnici, sono pagati per quello soprattutto. Era questo il mio discorso, grazie.

TASSINARI SIMONE – Forse Vaccari non ha visto perché c'è una frase che forse riprende già quello che vogliamo dire tutti: il Consiglio Comunale delibera, tra le varie cose, la richiesta di istituire un tavolo che possa verificare, con il supporto tecnico adeguato, che il progetto proposto sia aggiornato e coerente con le prescrizioni normative e gli standard qualitativi ambientali e costruttivi richiesti ad una infrastruttura viaria che si intende costruire in un'area dichiarata, documentata e certificata di liquefazione delle sabbie.

E' un pezzo che io ho preso dalla proposta che ha fatto il gruppo consiliare Valore e Rispetto.

Mi sento di dire che se Vaccari ha qualcosa da integrare lo integriamo, però mi sembrerebbe che prende dentro abbastanza bene quello che è la competenza che può fare il politico, cioè dice: io mi affiderò a un tecnico con la possibilità di verificare queste cose rispetto alla situazione in cui mi trovo davanti. Però se magari Cinzia vuole proporre qualcosa da integrare lo valutiamo. Facciamolo magari subito, nel senso che io vorrei chiuderla questa cosa stasera.

VACCARI CINZIA – Integrare no, mi auguro che venga fatto. Non sto neanche a proporre niente perché io sono contraria a quest'opera, quindi delle proposte non ne ho, la proposta era semplicemente che venga fatto e non che venga eventualmente fatto come tanti tavoli sulla Cispadana, che poi non si è mai fatto nessuna riunione in realtà.

Si riportano di seguito i due emendamenti proposti:

“””Proposta di Emendamento sostitutivo alla proposta iscritta all’odg del Consiglio Comunale del 29 Aprile 2016:

Autostrada Regionale Cispadana- Delibera del 10 febbraio 2016 della Presidenza dei Ministri: Opposizione al tracciato DB e invito, nelle sedi e tramite i referenti competenti a valutazione di tracciato alternativo geograficamente più lontano dal centro urbano e abitato di San Carlo

PREMESSO

che il Gruppo Consiliare Valore E Rispetto ha proposto un ordine del giorno poiché lo ritiene di interesse dell'intera Comunità e Amministrazione pubblica di Sant'Agostino che è base della presente proposta che fin dalle scorse legislature le amministrazioni Comunali di Sant'Agostino hanno contribuito e partecipato alla discussione presentando osservazioni, proposte e studi a supporto delle stesse che la presente Amministrazione si è sempre battuta per cercare di allontanare il tracciato dell'autostrada dal centro abitato di San Carlo (cfr. DUP 2016, pag. 32 “ Obiettivi non legati alla ricostruzione post sisma 2012: “individuazione del tracciato con passaggio equidistante fra San Carlo e Mirabello. Qualora l'opera non venisse realizzata è auspicato il completamento dell'attuale asse viario”);

CONSIDERATO

- che La Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016 ha deliberato di fare proprie le prescrizioni come specificate nella riunione del 23 dicembre 2015, ovvero di ritenere preferibile il passaggio dell'autostrada Regionale Cispadana a nord del centro abitato di San Carlo nella Variante DB (cfr, Allegato A e B);*
- che tale tracciato risulta ancora troppo impattante e vicino al centro abitato di San Carlo;*
- Che la Regione Emilia Romagna si è sempre detta pronta a confrontarsi con il territorio interessato prima di definire il tracciato della Cispadana;*
- Che il dialogo che si intende promuovere con la Regione e la Conferenza dei Servizi ha l'obiettivo di rendere la Regione e la Conferenza dei Servizi stessa promotrice di una soluzione più compatibile con l'esigenza di ridurre gli impatti sull'abitato e sui cittadini del centro abitato di San Carlo in termini di emissioni in atmosfera, rumore e salute pubblica.*

CONSEGUENTEMENTE

- viste le forti preoccupazioni dei cittadini di San Carlo e dell'Amministrazione di Sant'Agostino.*
- visto lo spazio a disposizione in quella zona, tra il Comune di Sant'Agostino e Mirabello;*
- al fine di ricercare insieme alla Regione e alla Conferenza dei Servizi una soluzione che allontani ulteriormente il tracciato dal centro abitato di San Carlo, in considerazione anche dello spazio geografico che esiste a disposizione tra i due centri abitati di Sant'Agostino e Mirabello.*

DICHIARA

Di essere non favorevole e quindi contrario al tracciato DB, in quanto non sufficientemente migliorativo e discostato dall'abitato di San Carlo. Rimarca, l'importanza di un collegamento viario, ma chiarisce che non può avvenire a discapito dei cittadini residenti nel centro abitato e aree urbana di San Carlo.

DELIBERA

Di approvare il documento allegato (Allegato 1) contenente osservazioni e valutazioni derivanti dall'analisi dei documenti dei Ministeri interessati, della Presidenza del Consiglio dei Ministri e degli studi di impatto ambientali fin qui realizzati;

La richiesta di istituire un tavolo di confronto con la Regione e di coinvolgere da subito il Comune di Mirabello (prossimo alla Fusione col Comune di Sant'Agostino) con la finalità di:

- individuare un tracciato esecutivo che, accogliendo i principi con cui, il Consiglio dei Ministri ha proceduto a determinare la soluzione Db, migliori ulteriormente gli aspetti fondamentali per ridurre il pesante impatto che l'opera avrà inevitabilmente sulle comunità prossime al tracciato.

- verificare, col supporto tecnico adeguato, che il progetto proposto sia aggiornato e coerente con le prescrizioni normative e gli standard qualitativi ambientali e costruttivi richiesti ad una infrastruttura viaria che si intende costruire in area dichiarata, documentata e certificata di liquefazione delle sabbie.

- implementare le mitigazioni ambientali

- prevedere nel progetto il sottopassaggio necessario per realizzare la ciclopedonale che collegherà Mirabello e San Carlo

*In quest'ottica sarà necessario coinvolgere il Comune di Mirabello nel percorso di Conferenza dei Servizi. "*****"*

********Proposta di Emendamento aggiuntivo alla proposta iscritta all'odg del Consiglio Comunale del 29 Aprile 2016:***

Oggetto: ALLEGATO 1

Questa amministrazione condivide da sempre la necessità di salvaguardare, il più possibile e complessivamente, tutto il territorio attraversato dall'infrastruttura.

In quest'ottica si muovono le valutazioni, sostenute anche da studi ambientali qualificati, vedi relazione Golder Associates allegata alle osservazioni inviate dal Comune di Sant'Agostino al progetto definitivo (Prot.n.17429), che individuano come migliore la proposta Dd.

La proposta Dd, spostando il tracciato in maniera equidistante tra i centri abitati di San Carlo e Mirabello (circa 2,5 km per lato), individua il punto di maggiore distanza dai centri abitati e va nella direzione di maggior tutela degli aspetti relativi agli impatti delle componenti ambientali salute, atmosfera e vibrazioni. Tutto questo ci appare perfettamente in continuità con quanto sostenuto dal MATTM durante la riunione del 23 dicembre 2015

“il MATTM richiama le motivazioni tecniche, riportate nel parere della CTVA, per cui il

tracciato proposto dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (tracciato Da) risulta non ambientalmente compatibile, causa gli impatti sull'atmosfera e sulla salute umana, e in particolare che la soluzione prospettata dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo fornirebbe un alto contributo emissivo con ricadute sia sulla porzione settentrionale dell'abitato di S. Agostino (a circa 700 metri a sud dell'opera) sia sulla frazione di S. Carlo, il cui abitato rientra completamente nell'ampiezza del corridoio analizzato. Ribadisce, quindi, che la scelta operata in sede di valutazione tecnica dalla CTVA, consistente nello spostamento del tracciato a nord della frazione di S. Carlo, ridurrebbe l'impatto sull'abitato del comune e della frazione interessati, sia in termini di emissioni in atmosfera che di rumore e di salute pubblica.” ...

“Quindi, la soluzione Db (MATTM), pur essendo di poco più lunga, si discosta maggiormente dall'abitato di San Carlo (a nord), riducendo gli impatti sull'abitato in termini di emissioni in atmosfera, rumore e salute pubblica e per questo è ritenuta preferibile, non solo rispetto alla soluzione Dc (scelta dal Proponente), ma anche rispetto alla soluzione Da ritenuta preferibile dal MiBACT.”

A questo proposito vale la pena segnalare che la soluzione Db è leggermente migliorativa, rispetto alla Da e Dc, ma che è possibile spostare ulteriormente il passaggio verso nord (quindi verso la posizione Dd) andando ad allontanare ulteriormente l'autostrada dal centro abitato di San Carlo e mantenendolo comunque molto distante dal centro di Mirabello, in una zona oggettivamente a bassissima densità urbana. La soluzione andrebbe proprio a migliorare gli aspetti segnalati dal MATTM: ambientali salute, atmosfera e vibrazioni.

A supporto di quanto indicato alleghiamo alcuni riferimenti.

La tabella sotto indica i valori attribuiti alla "qualità dell'aria" estratti dallo studio di impatto ambientale al progetto definitivo (maggio 2012) in cui è dimostrato che allontanandosi dal centro di San Carlo calano gli impatti sull'aria.

E.2.3.1.5 Giudizio comparativo di sintesi

Dal punto di vista della qualità dell'aria la soluzione migliore risulta essere la **Dd**, che pur presentando un tracciato più lungo (circa 1km) si snoda in un'area con una minor presenza di ricettori.

Alternative	Giudizio	Valore esauste	Valore risollevarmento
Da	LT-NR-LV-LC	-52	-52
Db	LT-NR-LV-LC	-48	-48
Dc	LT-NR-LV-LC	-49	-49
Dd	LT-NR-LV-LC	-47	-47

TABELLA E.2-77 – SINTESI DEI GIUDIZI ATTRIBUITI ALLE SINGOLE ALTERNATIVE

Ancora più evidente è l'impatto sui ricettori sonori.

Di seguito sempre estratti dallo studio di impatto ambientale al progetto definitivo (maggio 2012) vengono evidenziati: le mappature isofoniche delle soluzioni Db (quella scelta dal Consiglio dei Ministri) e quella della soluzione Dd che sposta a nord il passaggio autostradale.

E.2.3.2.2 Alternativa Db

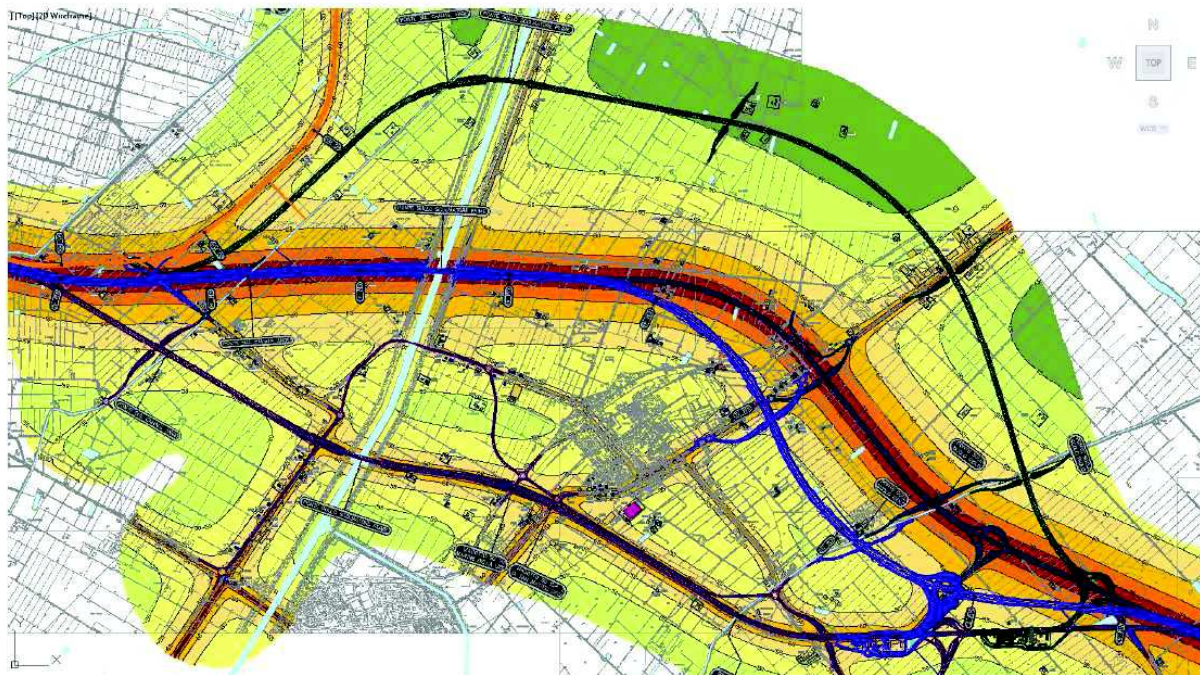


FIGURA E.2-62 – ALTERNATIVA DB – MAPPATURE DELLE ISOFONICHE NEL PERIODO DI RIFERIMENTO DIURNO

E.2.3.2.4 Alternativa Dd

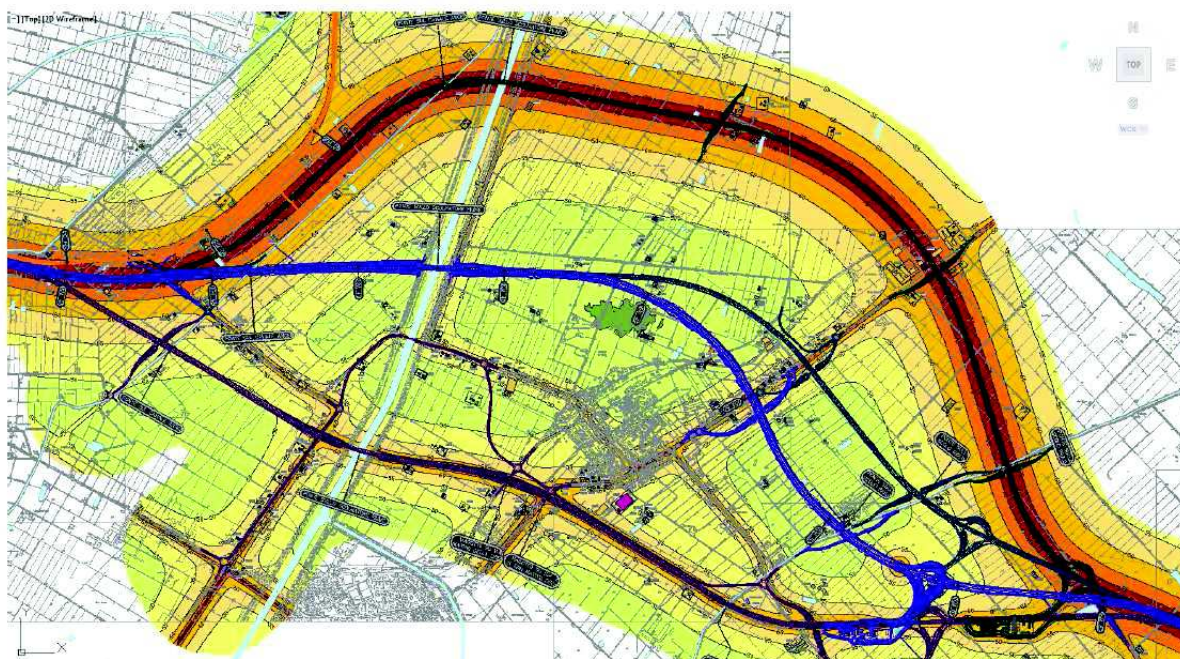


FIGURA E.2-66 – ALTERNATIVA DD – MAPPATURE DELLE ISOFONICHE NEL PERIODO DI RIFERIMENTO DIURNO

Le due analisi si traducono in maniera ancora più chiara nella tabella degli sforamenti acustici.

TRACCIATO	Da	Db	Dc	Dd
NUMERO DI SUPERAMENTI	57	84	87	47

TABELLA E.2-79 – ALTERNATIVE DA, DB, DC E DD: NUMERO DI SUPERAMENTI DEI LIMITI ACUSTICI

Anche in questo caso è dimostrato che spostando a nord il tracciato diminuiscono in maniera considerevole gli aspetti negativi. La tabella non dice che, dei 47 superamenti dell'alternativa Dd, la maggioranza avviene in un'area industriale quindi con impatto ridotto di giorno e pressoché nullo di notte.

L'impatto importante della componente "consumo di suolo" segnalata dal MIBACT potrebbe essere in ogni caso ridotto effettuando alcune ragionevoli e lievi modifiche alla sagoma del tracciato. Rettificando, ad esempio, il raccordo con l'attuale SP70 in corrispondenza del casello di Poggio Renatico e, in un'ottica più ampia, il tracciato nel passaggio tra i Comuni di Sant'Agostino e Mirabello e i confinanti comuni di Poggio Renatico e Cento.

Confermiamo e condividiamo invece le valutazioni:

“Infatti, la strada esistente fra Sant'Agostino e S. Carlo, che costituisce parte dell'alternativa (Da) preferita dal MiBACT, e che avrebbe dovuto essere estesa per raccordarsi al tracciato di progetto, è una strada provinciale (SP70), la quale dista meno di 1 km da Sant'Agostino e circa 200m dall'abitato di S. Carlo.

Va considerato che l'elevazione al rango autostradale della stessa comporterebbe livelli di traffico maggiori degli esistenti, con i corrispondenti effetti emissivi e di rumore.”

Aggiungiamo, alle giuste considerazioni sopra, che il tratto esistente potrà continuare ad essere utilizzato, come oggi, a titolo di tangenziale dei centri abitati di San Carlo e Sant'Agostino sgravando i suddetti paesi del passaggio del traffico urbano.

Importante segnalare che, anche in previsione della Fusione dei Comuni di Sant'Agostino e Mirabello (l'iter legislativo regionale è in essere e si prevede il passaggio referendario a ottobre 2016 con la nascita del nuovo ente unico dal 01/01/2017) riteniamo fondamentale collegare i centri di San Carlo e Mirabello tramite una pista ciclabile e pedonale. Il tracciato sarebbe perpendicolare rispetto al passaggio dell'autostrada e dovrebbe avvenire in corrispondenza del tracciato delle "vecchia ferrovia".

Infine

Lo spostamento verso nord, mantenendo le mitigazioni paesaggistiche proposte, andrebbe, di fatto, a non interferire con il circuito ciclistico e ad avvicinarci al sito di cava ubicato nei pressi del confine tra i due comuni riducendo il traffico in fase di realizzazione e le conseguenti vibrazioni segnalate nello studio di impatto ambientale sul progetto definitivo. """"""""""

A questo punto il Sindaco, uditi gli interventi dei consiglieri e le proposte di emendamento al documento in discussione, invita il Consiglio Comunale a votare l'emendamento sostitutivo.

Il Consiglio Comunale con voti favorevoli n. 10, astenuti n. 2 (Vaccari e Baruffaldi) palesemente espressi per alzata di mano dai 12 consiglieri presenti delibera di approvare l'emendamento sostitutivo sopra riportato.

Dopo di che il Sindaco sottopone a votazione l'emendamento aggiuntivo.

Il Consiglio Comunale con voti favorevoli n. 10, astenuti n. 2 (Vaccari e Baruffaldi) palesemente espressi per alzata di mano dai 12 consiglieri presenti delibera di approvare l'emendamento aggiuntivo sopra riportato.

Infine il Sindaco sottopone a votazione il testo finale della proposta così come emendata.

Il Consiglio Comunale con voti favorevoli n. 10, astenuti n. 2 (Vaccari e Baruffaldi) palesemente espressi per alzata di mano dai 12 consiglieri presenti delibera di approvare la proposta così come emendata.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che il Gruppo Consiliare Valore E Rispetto ha proposto un ordine del giorno poiché lo ritiene di interesse dell'intera Comunità e Amministrazione pubblica di Sant'Agostino che è base della presente proposta che fin dalle scorse legislature le amministrazioni Comunali di Sant'Agostino hanno contribuito e partecipato alla discussione presentando osservazioni, proposte e studi a supporto delle stesse che la presente Amministrazione si è sempre battuta per cercare di allontanare il tracciato dell'autostrada dal centro abitato di San Carlo (cfr. DUP 2016, pag. 32 "Obiettivi non legati alla ricostruzione post sisma 2012: "individuazione del tracciato con passaggio equidistante fra San Carlo e Mirabello. Qualora l'opera non venisse realizzata è auspicato il completamento dell'attuale asse viario");

CONSIDERATO:

- che La Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016 ha deliberato di fare proprie le prescrizioni come specificate nella riunione del 23 dicembre 2015, ovvero di ritenere preferibile il passaggio dell'autostrada Regionale Cispadana a nord del centro abitato di San Carlo nella Variante DB (cfr, Allegato A e B);

- che tale tracciato risulta ancora troppo impattante e vicino al centro abitato di San Carlo;

- Che la Regione Emilia Romagna si è sempre detta pronta a confrontarsi con il territorio interessato prima di definire il tracciato della Cispadana;
- Che il dialogo che si intende promuovere con la Regione e la Conferenza dei Servizi ha l'obiettivo di rendere la Regione e la Conferenza dei Servizi stessa promotrice di una soluzione più compatibile con l'esigenza di ridurre gli impatti sull'abitato e sui cittadini del centro abitato di San Carlo in termini di emissioni in atmosfera, rumore e salute pubblica;

CONSEGUENTEMENTE:

- viste le forti preoccupazioni dei cittadini di San Carlo e dell'Amministrazione di Sant'Agostino.
- visto lo spazio a disposizione in quella zona, tra il Comune di Sant'Agostino e Mirabello;
- al fine di ricercare insieme alla Regione e alla Conferenza dei Servizi una soluzione che allontani ulteriormente il tracciato dal centro abitato di San Carlo, in considerazione anche dello spazio geografico che esiste a disposizione tra i due centri abitati di Sant'Agostino e Mirabello;

Con voti favorevoli n. 10, astenuti n. 2 (Vaccari e Baruffaldi) palesemente espressi per alzata di mano dai 12 consiglieri presenti

DICHIARA

Di essere non favorevole e quindi contrario al tracciato DB, in quanto non sufficientemente migliorativo e discostato dall'abitato di San Carlo. Rimarca, l'importanza di un collegamento viario, ma chiarisce che non può avvenire a discapito dei cittadini residenti nel centro abitato e aree urbana di San Carlo;

DELIBERA

Di approvare il documento allegato (Allegato 1) contenente osservazioni e valutazioni derivanti dall'analisi dei documenti dei Ministeri interessati, della Presidenza del Consiglio dei Ministri e degli studi di impatto ambientali fin qui realizzati;

La richiesta di istituire un tavolo di confronto con la Regione e di coinvolgere da subito il Comune di Mirabello (prossimo alla Fusione col Comune di Sant'Agostino) con la finalità di:

- individuare un tracciato esecutivo che, accogliendo i principi con cui, il Consiglio dei Ministri ha proceduto a determinare la soluzione Db, migliori ulteriormente gli aspetti fondamentali per ridurre il pesante impatto che l'opera avrà inevitabilmente sulle comunità prossime al tracciato.
- verificare, col supporto tecnico adeguato, che il progetto proposto sia aggiornato e coerente con le prescrizioni normative e gli standard qualitativi ambientali e costruttivi richiesti ad una infrastruttura viaria che si intende costruire in area dichiarata, documentata e certificata di liquefazione delle sabbie.
- implementare le mitigazioni ambientali
- prevedere nel progetto il sottopassaggio necessario per realizzare la ciclopedonale che collegherà Mirabello e San Carlo

In quest'ottica sarà necessario coinvolgere il Comune di Mirabello nel percorso di Conferenza dei Servizi.

Dopodiche con voti favorevoli n. 10, astenuti n. 2 (Vaccari e Baruffaldi) palesemente espressi per alzata di mano dai 12 consiglieri presenti

DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 – 4° comma del D.Lgs 267/2000, stante l'urgenza di provvedere.



COMUNE DI SANT'AGOSTINO
 Provincia di Ferrara

Questa amministrazione condivide da sempre la necessità di salvaguardare, il più possibile e complessivamente, tutto il territorio attraversato dall'infrastruttura.

In quest'ottica si muovono le valutazioni, sostenute anche da studi ambientali qualificati, vedi relazione Golder Associates allegata alle osservazioni inviate dal Comune di Sant'Agostino al progetto definitivo (Prot.n.17429), che individuano come migliore la proposta Dd.

La proposta Dd, spostando il tracciato in maniera equidistante tra i centri abitati di San Carlo e Mirabello (circa 2,5 km per lato), individua il punto di maggiore distanza dai centri abitati e va nella direzione di maggior tutela degli aspetti relativi agli impatti delle componenti ambientali salute, atmosfera e vibrazioni. Tutto questo ci appare perfettamente in continuità con quanto sostenuto dal MATTM durante la riunione del 23 dicembre 2015

“il MATTM richiama le motivazioni tecniche, riportate nel parere della CTVA, per cui il tracciato proposto dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (tracciato Da) risulta non ambientalmente compatibile, causa gli impatti sull'atmosfera e sulla salute umana, e in particolare che la soluzione prospettata dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo fornirebbe un alto contributo emissivo con ricadute sia sulla porzione settentrionale dell'abitato di S. Agostino (a circa 700 metri a sud dell'opera) sia sulla frazione di S. Carlo, il cui abitato rientra completamente nell'ampiezza del corridoio analizzato. Ribadisce, quindi, che la scelta operata in sede di valutazione tecnica dalla CTVA, consistente nello spostamento del tracciato a nord della frazione di S. Carlo, ridurrebbe l'impatto sull'abitato del comune e della frazione interessati, sia in termini di emissioni in atmosfera che di rumore e di salute pubblica.” ... “Quindi, la soluzione Db (MATTM), pur essendo di poco più lunga, si discosta maggiormente dall'abitato di San Carlo (a nord), riducendo gli impatti sull'abitato in termini di emissioni in atmosfera, rumore e salute pubblica e per questo è ritenuta preferibile, non solo rispetto alla soluzione Dc (scelta dal Proponente), ma anche rispetto alla soluzione Da ritenuta preferibile dal MiBACT.”

A questo proposito vale la pena segnalare che la soluzione Db è leggermente migliorativa, rispetto alla Da e Dc, ma che è possibile spostare ulteriormente il passaggio verso nord (quindi verso la posizione Dd) andando ad allontanare ulteriormente l'autostrada dal centro abitato di San Carlo e mantenendolo comunque molto distante dal centro di Mirabello, in una zona oggettivamente a bassissima densità urbana. La soluzione andrebbe proprio a migliorare gli aspetti segnalati dal MATTM: ambientali salute, atmosfera e vibrazioni.

A supporto di quanto indicato alleghiamo alcuni riferimenti.

La tabella sotto indica i valori attribuiti alla “qualità dell’aria” estratti dallo studio di impatto ambientale al progetto definitivo (maggio 2012) in cui è dimostrato che allontanandosi dal centro di San Carlo calano gli impatti sull’aria.

E.2.3.1.5 Giudizio comparativo di sintesi

Dal punto di vista della qualità dell’aria la soluzione migliore risulta essere la **Dd**, che pur presentando un tracciato più lungo (circa 1km) si snoda in un’area con una minor presenza di ricettori.

Alternative	Giudizio	Valore esauste	Valore risollevarmento
Da	LT-NR-LV-LC	-52	-52
Db	LT-NR-LV-LC	-48	-48
Dc	LT-NR-LV-LC	-49	-49
Dd	LT-NR-LV-LC	-47	-47

TABELLA E.2-77 – SINTESI DEI GIUDIZI ATTRIBUITI ALLE SINGOLE ALTERNATIVE

Ancora più evidente è l’impatto sui ricettori sonori.

Di seguito sempre estratti dallo studio di impatto ambientale al progetto definitivo (maggio 2012) vengono evidenziati: le mappature isofoniche delle soluzioni Db (quella scelta dal Consiglio dei Ministri) e quella della soluzione Dd che sposta a nord il passaggio autostradale.

E.2.3.2.2 Alternativa Db

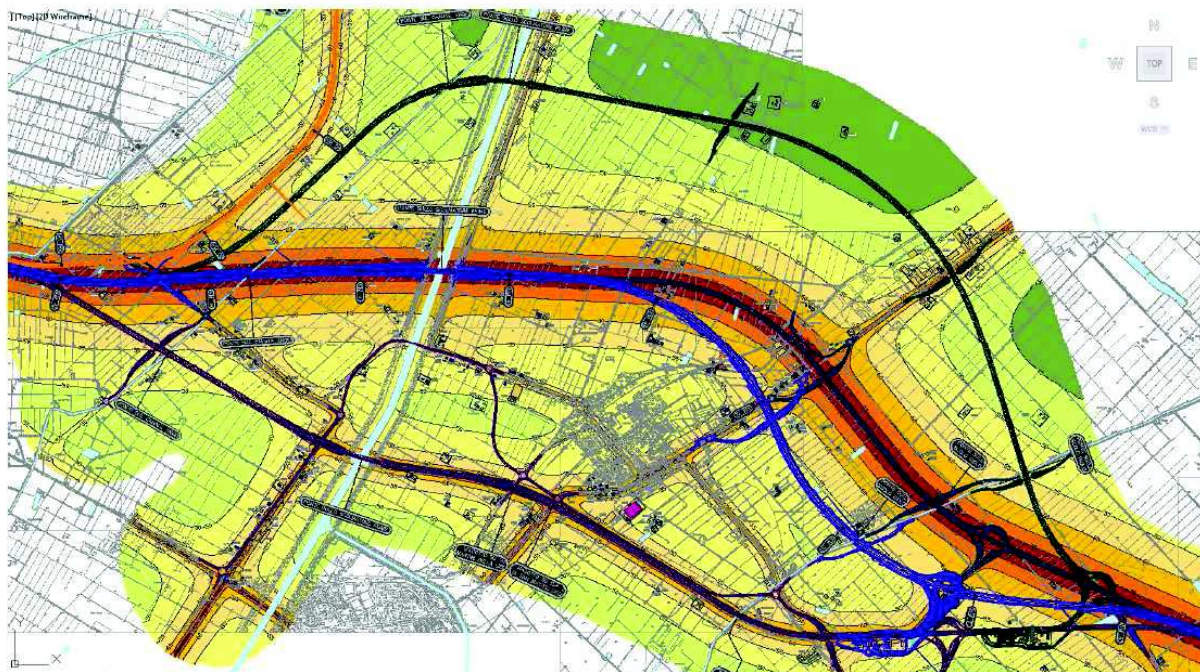


FIGURA E.2-62 – ALTERNATIVA DB – MAPPATURE DELLE ISOFONICHE NEL PERIODO DI RIFERIMENTO DIURNO

E.2.3.2.4 Alternativa Dd

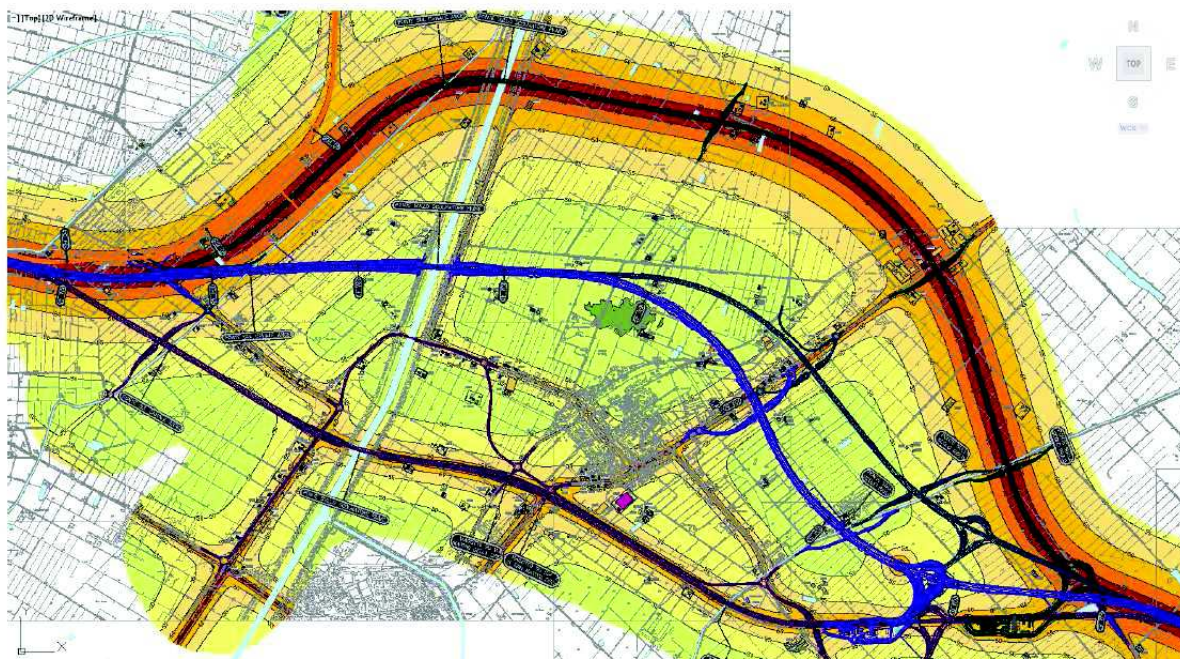


FIGURA E.2-66 – ALTERNATIVA Dd – MAPPATURE DELLE ISOFONICHE NEL PERIODO DI RIFERIMENTO DIURNO

Le due analisi si traducono in maniera ancora più chiara nella tabella degli sforamenti acustici.

TRACCIATO	Da	Db	Dc	Dd
NUMERO DI SUPERAMENTI	57	84	87	47

TABELLA E.2-79 – ALTERNATIVE DA, DB, DC E DD: NUMERO DI SUPERAMENTI DEI LIMITI ACUSTICI

Anche in questo caso è dimostrato che spostando a nord il tracciato diminuiscono in maniera considerevole gli aspetti negativi. La tabella non dice che, dei 47 superamenti dell'alternativa Dd, la maggioranza avviene in un'area industriale quindi con impatto ridotto di giorno e pressoché nullo di notte.

L'impatto importante della componente "consumo di suolo" segnalata dal MIBACT potrebbe essere in ogni caso ridotto effettuando alcune ragionevoli e lievi modifiche alla sagoma del tracciato. Rettificando, ad esempio, il raccordo con l'attuale SP70 in corrispondenza del casello di Poggio Renatico e, in un'ottica più ampia, il tracciato nel passaggio tra i Comuni di Sant'Agostino e Mirabello e i confinanti comuni di Poggio Renatico e Cento.

Confermiamo e condividiamo invece le valutazioni:

“Infatti, la strada esistente fra Sant'Agostino e S. Carlo, che costituisce parte dell'alternativa (Da) preferita dal MiBACT, e che avrebbe dovuto essere estesa per raccordarsi al tracciato di progetto, è una strada provinciale (SP70), la quale dista meno di 1 km da Sant'Agostino e circa 200m dall'abitato di S. Carlo.

Va considerato che l'elevazione al rango autostradale della stessa comporterebbe livelli di traffico maggiori degli esistenti, con i corrispondenti effetti emissivi e di rumore.”

Aggiungiamo, alle giuste considerazioni sopra, che il tratto esistente potrà continuare ad essere utilizzato, come oggi, a titolo di tangenziale dei centri abitati di San Carlo e Sant'Agostino sgravando i suddetti paesi del passaggio del traffico urbano.

Importante segnalare che, anche in previsione della Fusione dei Comuni di Sant'Agostino e Mirabello (l'iter legislativo regionale è in essere e si prevede il passaggio referendario a ottobre 2016 con la nascita del nuovo ente unico dal 01/01/2017) riteniamo fondamentale collegare i centri di San Carlo e Mirabello tramite una pista ciclabile e pedonale. Il tracciato sarebbe perpendicolare rispetto al passaggio dell'autostrada e dovrebbe avvenire in corrispondenza del tracciato delle "vecchia ferrovia".

Infine

Lo spostamento verso nord, mantenendo le mitigazioni paesaggistiche proposte, andrebbe, di fatto, a non interferire con il circuito ciclistico e ad avvicinarci al sito di cava ubicato nei pressi del confine tra i due comuni riducendo il traffico in fase di realizzazione e le conseguenti vibrazioni segnalate nello studio di impatto ambientale sul progetto definitivo.

Redatto il presente viene approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Toselli Fabrizio

IL SEGRETARIO
Bartolini Rossella

C E R T I F I C A T O D I P U B B L I C A Z I O N E

Copia della presente deliberazione viene pubblicata dal giorno 17/05/2016 all'albo pretorio.

Addì 17/05/2016

IL MESSO COMUNALE

Il sottoscritto Capo Settore AA.GG., visti gli atti d'ufficio:

A T T E S T A

che la presente deliberazione:

- E' stata affissa all'albo pretorio per 15 gg consecutivi dal 17/05/2016 ai sensi dell'art. 124 D.Lgs. 18/8/2000 n. 267.
- E' stata trasmessa in data al CORECO per il controllo di legittimità.

Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il

- Non essendo soggetta a controllo, dopo il decimo giorno dall'inizio della pubblicazione (art. 134 c.3 D.Lgs. 18/8/2000 n. 267);

Addì

IL CAPO SETTORE AA.GG.

0001170
P. C. N. 79



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

Dipartimento per il coordinamento amministrativo
Ufficio per la concertazione amministrativa
e il monitoraggio

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DICA 0003355 P-4.8.2.4.1
del 18/02/2016



13384069

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

- Ufficio di gabinetto
PEC segreteria.capogab@pec.minambiente.it
- Ufficio legislativo
PEC UfficioLegislativo@pec.minambiente.it

Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

- Ufficio di gabinetto
PEC mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it
- Ufficio legislativo
PEC mbac-udcm.ufficiolegislativo@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13.

Procedura prevista dall' articolo 5, comma 2, lettera c-bis), della legge n. 400 del 1988.

Si trasmette, per il seguito di competenza, la copia conforme della delibera assunta dal Consiglio dei ministri in data 10 febbraio 2016, concernente l'oggetto.

Il Direttore dell'Ufficio
(Cons. Carlo Rotarmuzi)



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0003935/GAB del 18/02/2016



Presidenza del Consiglio dei Ministri

IL CONSIGLIO DEI MINISTRI NELLA RIUNIONE DEL 10 FEBBRAIO 2016

VISTA la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, recante ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante il Codice dei beni culturali e del paesaggio;

VISTO in particolare l'articolo 5, comma 2, lettera *c-bis*, della suddetta legge n. 400 del 1988, che prevede che il Presidente del Consiglio dei ministri può deferire al Consiglio dei ministri, ai fini di una complessiva valutazione e armonizzazione degli interessi pubblici coinvolti, la decisione di questioni sulle quali siano emerse valutazioni contrastanti tra Amministrazioni a diverso titolo competenti per la definizione di atti e provvedimenti;

VISTA la nota prot n. 2426/GAB del 6 febbraio 2015, con la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha chiesto di attivare la procedura prevista dal citato articolo 5, comma 2, lettera *c-bis*, legge n. 400 del 1988, affinché il Consiglio dei ministri possa valutare la compatibilità ambientale, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, del progetto definitivo proposto dalla Società ARC-Autostrada Regionale Cispadana s.p.a, concernente la realizzazione dell'autostrada regionale cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13;

RILEVATO che nella predetta nota del 6 febbraio 2015, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha fatto presente che, in sede di procedimento di valutazione di impatto ambientale, la commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, con provvedimento n. 1690 in data 16 gennaio 2015 ha espresso parere positivo, con prescrizioni, ai fini delle successive determinazioni di cui all'articolo 26 del decreto legislativo n. 152 del 2006;

RILEVATO che il medesimo Dicastero ha rappresentato che il citato provvedimento, n. 1690 in data 16 gennaio 2015, è stato emesso a seguito di una articolata istruttoria tecnica, nel corso della quale sono stati esaminati gli aspetti connessi alla realizzazione dell'opera e sono state approfondite le criticità evidenziate dalla Regione Emilia Romagna nonché le numerose osservazioni pervenute da parte di soggetti pubblici e privati, unitamente alle controdeduzioni del proponente, ai fini della definizione del procedimento;



COPIA CONFORME 1



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONSIDERATO altresì, che nel predetto parere positivo sono state impartite puntuali prescrizioni relative alle diverse fasi di esecuzione del progetto, in particolare per la tutela della salute pubblica, degli *habitat* e delle specie faunistiche protette e per la garanzia delle azioni di ripristino ambientale delle aree interessate dall'opera;

VISTO il parere negativo espresso nel medesimo procedimento di valutazione di impatto ambientale, con nota n. 15600 del 23 giugno 2014, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo che ha rilevato come il progetto vada ad incidere pesantemente sulle caratteristiche del paesaggio della pianura emiliana in alcune delle zone in cui esso è meglio conservato, e in particolare ha evidenziato criticità relativamente all'andamento plani-altimetrico dell'opera, al numero degli svincoli, all'ampiezza della zona riservata ai caselli, alla realizzazione di parcheggi, di esercizi commerciali e nuove edificazioni nell'area circostante a ciascun casello, alla possibilità di trasformazione delle destinazioni d'uso dei terreni agricoli che ne deriva e al conseguente consumo di suolo agrario, al mancato accorpamento delle stazioni di servizio ai caselli e al loro relativo spostamento in prossimità di zone artigianali-industriali esistenti, alla mancata modifica dell'assetto planimetrico delle autostazioni, alla mancata previsione di spazi riservati di canalizzazione sotterranea che possano accogliere, anche in futuro, linee di trasporto energetiche, alla mancata modifica dell'assetto degli svincoli e della viabilità secondaria in corrispondenza del casello di Ferrara sud, all'intervenuta modifica del progetto definitivo del tracciato nel comune di S. Agostino che prevede il passaggio a nord della frazione di S. Carlo, all'attraversamento del territorio della Partecipanza agraria in viadotto, al mancato allontanamento del percorso dell'infrastruttura dal corso fluviale in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro e, infine, al mancato invio delle relazioni archeologiche da parte delle ditte incaricate;

VISTO il resoconto della riunione istruttoria svoltasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il 30 marzo 2015, nel corso della quale, a seguito dell'approfondimento congiunto degli atti svolto ai fini della deliberazione del Consiglio dei ministri, è stato registrato un avvicinamento delle diverse posizioni rispetto ad alcune delle criticità sopra richiamate e è stata concordata una ulteriore trattazione in riunioni tecniche ristrette da tenersi fra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

VISTA la nota prot. n. 14219 del 18 giugno 2015, con la quale, con riferimento a quanto discusso nella riunione indetta in data 30 marzo 2015 presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e nell'incontro svoltosi conseguentemente presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il 13 maggio 2015, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha comunicato di ritenere che il parere negativo già reso dovesse essere confermato, salvo il caso in cui venisse formalmente garantito il rispetto delle condizioni ribadite ed estesamente riportate nella medesima nota;

CONSIDERATO che, nella citata nota prot. n.14129 del 18 giugno 2015, è stato altresì rappresentato dal medesimo Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il ritrovamento di un *castrum* nelle vicinanze di Novi Modena, la cui preservazione risulta di alta rilevanza da un



Presidenza del Consiglio dei Ministri

punto di vista storico e archeologico, evidenziando altresì l'avvenuto avvio del procedimento di sottoposizione a tutela del *castrum* medesimo;

VISTA altresì, la nota prot. n. 16626 del 24 giugno 2015, con la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in esito alla predetta riunione ristretta tenutasi con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il 13 maggio 2015, rappresenta il proprio orientamento in ordine alle possibilità di risoluzione delle criticità emerse;

VISTA la ulteriore nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. n. 17150/GAB del 2 settembre 2015, con la quale, nel segnalare la persistenza di valutazioni contrastanti tra il medesimo Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, rimette alla Presidenza del Consiglio dei ministri la valutazione di dar luogo ad una ulteriore attività di coordinamento ovvero di attivare la procedura prevista dall'articolo 5, comma 2, lett. c-bis della legge n. 400 del 1988;

VISTO il resoconto della ulteriore riunione istruttoria tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il 7 settembre 2015, nel corso della quale è proseguito l'esame congiunto delle criticità evidenziate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo relativamente al progetto in esame per l'individuazione di possibili soluzioni condivise;

CONSIDERATO che in tale sede istruttoria il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare si è dichiarato, in particolare, concorde in merito alla necessità di individuare una variante di tracciato finalizzata a superare l'interferenza del tracciato dell'infrastruttura con il *castrum* rinvenuto nei pressi di Novi Modena al fine di salvaguardare il sito archeologico;

VISTA la nota prot. n. 20121 del 14 ottobre 2015 con la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha formulato l'avviso che *"sia necessario un chiaro indirizzo di codesta stessa Presidenza ove, fatto il punto delle convergenze e delle soluzioni condivise già registrate, venga altresì formulato un iter per il superamento del contrasto tra le Amministrazioni sui punti sui quali non si è giunti ad una convergenza. In tal modo, a fronte di un quadro certo e definito, questa Amministrazione potrebbe così riavviare la richiesta di rivalutazione del progetto alla Commissione VIA e al proponente per gli eventuali aggiornamenti a fronte delle incombenze emerse in sede di confronto con il MIBACT"*;

VISTO il resoconto della riunione istruttoria svoltasi il 4 novembre 2015 presso la Presidenza del Consiglio dei ministri;

VISTO il resoconto della riunione, che costituisce parte integrante della presente delibera, tenutasi il 23 dicembre 2015, finalizzata alla conclusione dell'istruttoria, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, alla quale ha partecipato anche la Regione Emilia Romagna, dal quale emerge che nel corso dei lavori, in seguito all'analisi dettagliata delle problematiche in precedenza evidenziate dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, il Ministero dell'ambiente e





Presidenza del Consiglio dei Ministri

della tutela del territorio e del mare e lo stesso Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo hanno condiviso la necessità di integrare il parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale n. 1690 del 16 gennaio 2015, con alcune, specifiche, prescrizioni;

CONSIDERATO che dai predetti lavori è emerso il permanere del contrasto tra Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo relativamente al tratto autostradale in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo;

CONSIDERATO che per quanto attiene al tracciato autostradale in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ritiene che non sia accettabile realizzare una nuova infrastruttura in superficie, di grande impatto, situata a breve distanza da un tratto di infrastruttura stradale già esistente che, in tal modo, resterebbe incompleta e non adeguatamente utilizzata, a fronte di un ulteriore incremento del consumo di suolo agrario e della compromissione di un ulteriore ambito territoriale paesaggisticamente rilevante, e propone, pertanto, di operare sul predetto tracciato esistente onde consentirne adeguatamente l'utilizzo nell'ambito della nuova infrastruttura autostradale, imponendo in tale tratto specifici limiti di velocità e altre provvidenze atte a ridurre le emissioni aventi ricadute sul comune e la frazione interessati;

CONSIDERATO che, per il predetto tratto autostradale, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha ritenuto di richiamare le motivazioni tecniche riportate nel parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, dal quale emerge che il tracciato proposto dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo risulta non ambientalmente compatibile, causa impatti sull'atmosfera e sulla salute umana, e in particolare che tale soluzione determinerebbe un alto contributo emissivo con ricadute sia sulla porzione settentrionale dell'abitato di S. Agostino, a circa 700 metri a sud dell'opera, sia sulla frazione di S. Carlo, il cui abitato rientra completamente nell'ampiezza del corridoio analizzato;

CONSIDERATO che lo stesso Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha ribadito che la scelta operata, in sede di valutazione tecnica dalla commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, di spostare il tracciato a nord della frazione di S. Carlo ridurrebbe l'impatto sull'abitato del comune e della frazione interessati, sia in termini di emissioni in atmosfera che di rumore e di salute pubblica;

RILEVATO il carattere strategico dell'opera in argomento finalizzata a soddisfare l'esigenza di completamento e integrazione di una maglia stradale carente sulla trasversale est-ovest nella Regione Emilia Romagna, servita principalmente dalla via Emilia e dall'asse autostradale A1 che, nonostante la recente realizzazione della quarta corsia, risulta comunque sovraccarico;

RITENUTO che dall'istruttoria condotta emerge l'alto valore del progetto che concorrerebbe al raggiungimento di uno degli obiettivi previsti nei piani integrati dei trasporti della Regione Emilia





Presidenza del Consiglio dei Ministri

Romagna 98-2010 e 2010-2020, in fase di adozione, qualificandosi, inoltre, come opera rilevante per la crescita del Paese considerati gli effetti positivi sulle condizioni produttive e socio-economiche, poiché fornisce un nuovo impulso allo sviluppo dei territori attraversati e un miglioramento in merito alla distribuzione del traffico;

CONSIDERATO che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo hanno individuato condizioni condivise su gran parte delle criticità rilevate e hanno, inoltre, concordato che le varianti del tracciato progettuali volte a preservare il "castrum" di Novi Modena e l' "ansa del fiume Panaro", siano sottoposte alle preventive verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando a tal fine la valutazione ambientale in corso;

CONSIDERATO che le posizioni contrapposte fra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo sono da riferire, come sopra evidenziato, unicamente al tracciato in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo;

RITENUTO che nell'esame delle suddette posizioni contrapposte, nell'ambito di una complessiva valutazione e armonizzazione degli interessi pubblici coinvolti riferiti, da un lato, alla tutela dell'ambiente e della salute pubblica e, dall'altro, alla salvaguardia dei beni paesaggistici, si possa condividere l'avviso espresso sul suddetto specifico elemento progettuale dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, ribadendo la scelta operata dalla commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, prevede che il tracciato autostradale in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione S. Carlo sia spostato a nord della frazione di S. Carlo, in quanto, per le motivazioni addotte dal medesimo Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, risulta la scelta maggiormente compatibile, in termini di emissioni in atmosfera e di rumore, con la tutela della salute pubblica;

DELIBERA:

1. di fare propria la posizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in merito al tracciato dell'autostrada regionale cispadana in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo, come specificato nelle premesse;
2. di fare proprie le prescrizioni, come specificate nella riunione del 23 dicembre 2015 e di cui al resoconto citato in premessa, concordate tra il Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo e il Ministero dell'ambiente e del territorio, prescrizioni che integrano quelle già formulate nel parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, n. 1690 in data 16 gennaio 2015;
3. di prendere atto, altresì, che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha condiviso la proposta del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo di spostare il tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum" di Novi Modena e dell' "ansa del fiume





Presidente del Consiglio dei Ministri

Panaro", con l'obiettivo di preservare entrambe le aree, e, pertanto, di fare proprio che, sulla base di quanto emerso in istruttoria, la Società ARC- Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. presenti due distinte varianti progettuali da sottoporre alle verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando, a tal fine, la valutazione ambientale in corso.

Roma, 10 febbraio 2016

**IL PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**



COPIA CONFORME

Resoconto sommario della riunione del 23 dicembre 2015

Oggetto: decreto di pronuncia di compatibilità ambientale relativo al progetto definitivo Autostrada regionale Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13.

Procedura prevista dall'articolo 5, comma 2, lettera c-bis), della legge n. 400 del 1988.

Con la nota DICA prot. 32079 del 18 dicembre 2015 è stata convocata una ulteriore riunione di approfondimento istruttorio per il giorno 23 dicembre 2015 alle ore 11,00, alla quale hanno partecipato: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Ufficio di Gabinetto Cons. Guido Carpani, - Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali Dott. Renato Grimaldi, Geol. Carlo Di Gianfrancesco; Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Ufficio Legislativo Cons. Paolo Carpentieri, - Direzione Generale paesaggio, belle arti, architettura e arte contemporanea Dott. Roberto Banchini. E' presente, altresì, la Regione Emilia Romagna con l'Ass. Raffaele Donini e l'Ing. Paolo Ferrecchi.

Il Presidente della riunione, Cons. Anna Gargano, avvia l'esame dei risultati raggiunti nelle precedenti riunioni, nel corso delle quali le Amministrazioni sono pervenute a condividere delle soluzioni che permettono il superamento di alcune delle criticità rappresentate dal MIBACT nella nota prot. 14219 del 18 giugno 2015.

Nell'analisi dettagliata dei vari punti.

a) Per le questioni sulle quali sussiste una convergenza si concorda che il parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale possa essere integrato con le prescrizioni di seguito indicate:

- Andamento plani-altimetrico del tracciato in rilevato stradale.

In sede di redazione del progetto esecutivo, il soggetto proponente dovrà perseguire l'obiettivo della riduzione media del 20% della livelleta stradale dei tratti in rilievo, fatta salva la comprovata sussistenza di elementi ostativi derivanti da vincoli di natura tecnica che afferiscano ai temi della sicurezza dell'esercizio stradale, dei livelli di funzionalità dell'infrastruttura, di sicurezza del corpo stradale, e, altresì, alla necessità di garantire il deflusso dei corsi d'acqua interferiti, dovendo rispettare i vincoli idraulici posti dall'Autorità di Bacino del Po e dell'Agenzia interregionale per il Po (AIPO), come richiamato nei pareri favorevoli espressi dall'Autorità di Bacino del Po (12.11.2012) e in particolare quelli dell'Agenzia Interregionale per il PO (AIPO), del 17.05.2011 e del 27.08.2013. Lo stesso dicasi per motivi ostativi comprovatamente espressi dai Consorzi di Bonifica in relazione ai percorsi di sotto attraversamento per la manutenzione dei canali.

- Svincoli autostradali

In sede di redazione di progetto esecutivo il proponente deve proporre uno studio teso a limitare il numero degli svincoli, o in alternativa il loro ingombro, alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale; in ogni caso devono essere evitati esercizi commerciali e nuove edificazioni nell'area circostante ciascun casello per limitare il consumo di suolo e, conseguentemente, eliminata la realizzazione dei parcheggi scambiatori.



L'organizzazione architettonica prevista per gli edifici deve essere rivisitata al fine di limitare il minor consumo di suolo possibile per un miglior inserimento paesaggistico e una coerenza con la trama agraria.

- Numero ed estensione delle stazioni di servizio

In sede di redazione del progetto esecutivo il numero e l'estensione delle aree di servizio deve essere limitato alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale escludendo qualsiasi funzione accessoria. Deve, altresì, essere studiata la possibilità del posizionamento delle medesime in prossimità di caselli o di zone artigianali-industriali esistenti.

- Assetto planimetrico ed estensione delle autostazioni

Il progetto esecutivo deve prevedere che l'infrastruttura sia sin d'ora predisposta per il futuro passaggio al sistema dei portali per il pagamento a lettura ottica, con il sistema di pedaggiamento senza barriere, costituito da portali "Free Flow Multilane" posti lungo l'asse viario, prima di ogni svincolo, in conformità alle prescrizioni date dalla Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale nel parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 ai punti 28.1, 28.2, 28.3 e 28.4.

- Spazi di canalizzazione sotterranea

La prescrizione n. 6 del parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale, è sostituita dalla presente: "Il soggetto gestore del nuovo tratto autostradale dovrà consentire e rendere possibile la realizzazione dell'eventuale futura linea elettrica interrata, all'interno della fascia di rispetto autostradale".

- Assetto degli svincoli e della viabilità secondaria di raccordo nel casello di Ferrara sud

Il progetto esecutivo deve assicurare la coerenza con quanto indicato per gli svincoli autostradali e deve essere presentata una riprogettazione degli svincoli e della viabilità secondaria di raccordo nel casello di Ferrara Sud.

- Attraversamento del territorio della partecipazione agraria

La prescrizione n. 1.b del parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale è sostituita dalla seguente: "In riferimento al tratto autostradale ricadente a nord della "Partecipanza agraria", deve essere adottata la soluzione identificata come C2b nella soluzione progettuale, collocata a nord di Alberone e all'esterno dell'area tutelata paesaggisticamente della Partecipanza Agraria. Per tale tratto deve essere predisposto a livello di progetto esecutivo un studio che individui le misure di mitigazione degli impatti sulle componenti ambientali salute, atmosfera, rumore, e vibrazioni, con particolare riguardo al centro abitato ivi presente."

- Verifica preventiva di interesse archeologico

Il soggetto proponente, prima della presentazione del progetto esecutivo, deve assicurare il completamento integrale della procedura di verifica preventiva di interesse archeologico, come indicato dagli articoli 95 e 96 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente "Codice degli appalti".



OGGI CONFERMA

- Studi per l'attuazione delle prescrizioni

Gli studi elaborati per l'attuazione delle sopracitate prescrizioni dovranno essere sottoposti prima dell'approvazione del progetto esecutivo alla verifica di ottemperanza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

- Varianti di tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum" di Novi Modena e dell'"Ansa del Fiume Panaro"

Viene condivisa dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare la proposta del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo di spostamento del tracciato in corrispondenza dell'ansa del Panaro, non oggetto di precedente valutazione ambientale, oltre all'esigenza insorta di una variante di tracciato scaturita dal sopraggiunto ritrovamento del sito archeologico "castrum" di Novi Modena.

Entrambe le varianti progettuali, relative allo spostamento del tracciato in corrispondenza del sito archeologico "castrum" di Novi Modena e dell'"Ansa del Panaro", devono essere sottoposte alle preventive verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando a tal fine la valutazione ambientale in corso.

Percorso, quest'ultimo, da contemplare nella delibera del Consiglio dei Ministri, da adottare ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 400 del 1988.

- b) Per la questione sulla quale non sussiste una convergenza, le amministrazioni ribadiscono la propria posizione riassunta come segue:

- Tracciato in prossimità del comune di S. Agostino e della frazione di S. Carlo.
 - il MIBACT ritiene che non sia accettabile realizzare una nuova infrastruttura in superficie, di grande impatto, situata a breve distanza da una infrastruttura già esistente che, in tal modo, resterebbe incompleta e non adeguatamente utilizzata, con incremento di consumo di suolo e compromissione di un ulteriore ambito territoriale paesaggisticamente rilevante. Propone, pertanto, di trasformare il tracciato esistente per renderlo consono all'utilizzo di una infrastruttura autostradale, imponendo in tale tratto specifici limiti di velocità e altre provvidenze atte a ridurre le emissioni aventi ricadute sui comuni interessati;
 - il MATTM richiama le motivazioni tecniche, riportate nel parere della CTVA, per cui il tracciato proposto dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo risulta non ambientalmente compatibile, causa gli impatti sull'atmosfera e sulla salute umana, e in particolare che la soluzione prospettata dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo fornirebbe un alto contributo emissivo con ricadute sia sulla porzione settentrionale dell'abitato di S. Agostino (a circa 700 metri a sud dell'opera) sia sulla frazione di S. Carlo, il cui abitato rientra completamente nell'ampiezza del corridoio analizzato. Ribadisce, quindi, che la scelta operata in sede di valutazione tecnica dalla CTVA, consistente nello spostamento del tracciato a nord della frazione di S. Carlo, ridurrebbe l'impatto sull'abitato del comune e della frazione interessati, sia in termini di emissioni in atmosfera che di rumore e di salute pubblica.

Infatti, la strada esistente fra Sant'Agostino e S. Carlo, che costituisce parte dell'alternativa (Da) preferita dal MIBACT, e che avrebbe dovuto essere estesa per raccordarsi al tracciato di progetto, è una strada provinciale (SP70), la quale dista meno di 1 km da Sant'Agostino e circa 200 m dall'abitato di S. Carlo. Va considerato che l'elevazione al rango autostradale

della stessa comporterebbe livelli di traffico maggiori degli esistenti, con i corrispondenti effetti emissivi e di rumore.

Quindi, la soluzione Db (MATTM), pur essendo di poco più lunga, si discosta maggiormente dall'abitato di San Carlo (a nord), riducendo gli impatti sull'abitato in termini di emissioni in atmosfera, rumore e salute pubblica e per questo è ritenuta preferibile, non solo rispetto alla soluzione Dc (scelta dal Proponente), ma anche rispetto alla soluzione Da ritenuta preferibile dal MiBACT. Anche per quanto riguarda i due edifici di particolare interesse architettonico quali i resti dell'Oratorio di S. Carlo e il Palazzo Ludernani, già il parere della CTVA aveva posto particolare attenzione dettando una specifica prescrizione, la n. 48, con la quale prescrive di operare una adeguata mitigazione paesaggistica sia per la struttura insediativa territoriale storica non urbana di Palazzo de Moll, in comune di Reggiolo, sia per Palazzo Ludernani con l'oratorio Ghislieri (distrutto da sisma nel 2012) nella località S. Carlo, comune di Sant'Agostino, considerato che tali emergenze architettoniche costituiscono un particolare valore storico-culturale. Detti interventi vanno concordati nelle modalità con la Regione Emilia Romagna.

In conclusione di riunione, la Regione Emilia Romagna evidenzia come la realizzazione dell'Autostrada regionale Cispadana rappresenti l'unica possibilità delle collettività colpite dall'evento sismico del 20 maggio 2012 per una reale e valida ripresa dell'economia locale, e per tale motivo la realizzazione dell'intervento è fortemente condivisa e partecipata dalla popolazione e dagli enti locali di tale territorio.

La riunione ha termine alle ore 12,30.

